

**FI**

**FI**

**FI**



EUROOPAN KOMISSIO

Bryssel 11.4.2011  
KOM(2011) 166 lopullinen

**KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE**

**vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä 5 päivänä  
heinäkuuta 2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o  
1107/2006 toiminnasta ja vaikutuksista**

## KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

### **vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä 5 päivänä heinäkuuta 2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1107/2006 toiminnasta ja vaikutuksista**

#### **1. JOHDANTO**

Euroopan komissio harjoittaa vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä 5 päivänä heinäkuuta 2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1107/2006<sup>1</sup>, jäljempänä 'asetus', nojalla kaikilla kansalaisten elämäntilanteilla politiikkaa, jonka avulla torjutaan jostakin vammasta tai liikuntarajoitteesta tilapäisesti tai pysyvästi kärsivien henkilöiden syrjintää.

Joka kuudes eurooppalainen kärsii jostakin vammasta. Lisäksi Euroopan väestön vanheneminen lisää sellaisten lentomatkestajien määrää, jotka tarvitsevat erityisapua vammansa tai liikuntarajoitteensa vuoksi.

Asetuksen tavoite on selkeä: vammaisilla ja liikuntarajoitteisilla henkilöillä on oltava samat mahdollisuudet matkustaa lentäen kuin muillakin.

Asetuksen sanamuoto ja tarkoitus perustuvat yleiseen syrjimättömyyden periaatteeseen sekä tasapainoon syrjinnän torjumiselle asetettujen vaatimusten ja liiketoimintavaatimusten välillä. Toisaalta asetuksessa asetetaan toiminnanharjoittajille tiedotus- ja avunantovelvoitteita, toisaalta taas vammaisten ja liikuntarajoitteisten lentomatkestajien on ilmoitettava avuntarpeestaan etukäteen. Lisäksi asetuksessa säädetään, missä tapauksissa avunantovelvoitteesta voidaan poiketa. Asetus voi toimia asianmukaisesti vain, jos tällainen tasapaino luodaan ja sitä pidetään yllä.

Komissio käynnisti vuonna 2009 asetuksen 17 artiklan soveltamiseksi kaksi selvitystä, joista toisessa arvioitiin yleisesti asetuksen toimintaa ja toisessa tarkasteltiin yksityiskohtaisesti sitä, mitä seuraamuksia jäsenvaltioissa langetetaan asetukseen sisältyvien velvoitteiden rikkomisesta. Selvityksistä toimitettiin kesä- ja syyskuussa 2010 loppuraportit, joihin voi tutustua liikenteen ja liikkumisen pääosaston verkkosivustolla<sup>2</sup>.

Tässä kertomuksessa ei ole tarkoitus tarkastella näiden selvitysten yksityiskohtia, koska ne ovat internetissä helposti lukijan saatavilla, vaan esittää selvityksistä tiivistelmä ja tehdä siitä päätelmiä voimassa olevan lainsäädännön toiminnan parantamiseksi.

#### **2. SELVITYSTEN TÄRKEIMMÄT TULOKSET**

Selvityksistä saa kokonaiskuvan asetuksen soveltamisen nykytilasta Euroopan unionissa.

---

<sup>1</sup> EUVL L 204, 26.7.2006, s. 1.

<sup>2</sup> [http://ec.europa.eu/dgs/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/dgs/transport/index_en.htm).

Asetuksella luotu oikeuskehys ja perusluonteiset avunantovelvoitteet on pantu asianmukaisesti täytäntöön jäsenvaltioissa. Vammaisten ja liikuntarajoitteisten lentomatkestajien tilanne on näin ollen käytännössä parantunut, mitä voidaan pitää saavutuksena.

Uusien sääntöjen täytäntöönpano vaihtelee kuitenkin jäsenvaltioittain, lentoasemittain ja lentoyhtiöittäin. Suurin ongelma on edelleen se, että sääntöjä tulkitaan epäyhtenäisesti ja joskus myös epä johdonmukaisesti.

## 2.1. Edistys

Asetuksen voimaantulo on yleisesti ottaen ollut edistysaskel vammaisille ja liikuntarajoitteisille lentomatkestajille.

Edistyksen osatekijät ovat tiivistetysti seuraavat:

**a) Yhtenäinen oikeuskehys.** Asetuksella luotiin yhtenäiset vähimmäissäännöt, joita sovelletaan kaikkialla unionissa<sup>3</sup>. Tämän yhtenäisen suojakehyksen ansiosta EU:ssa on käytössä yksityiskohtainen luettelo avunantopalveluista, joita asianomaisille lentomatkestajille on tarjottava maksutta.

**b) Selkeä tehtävänjako lentoasemien ja lentoliikenteen harjoittajien välillä.** Kumpikin osapuoli tietää nyt, mitkä ovat sen velvoitteet, miten velvoitteet pannaan täytäntöön ja miten kustannukset rahoitetaan.

**c) Kansallisten erityiselinten verkoston perustaminen (jäljempänä 'kansalliset valvontaelimet') kaikissa jäsenvaltioissa.** Lisäksi tietoja ja hyviä toimintatapoja vaihdetaan tosiasiallisessa yhteistyössä komission ja muiden elinten<sup>4</sup> kanssa.

Eurooppaan on syntynyt vammaisten ja liikuntarajoitteisten lentomatkestajien auttamisen kulttuuri. Kaikki osapuolet ovat nykyään tietoisia tästä kulttuurista ja toteuttavat konkreettisia toimia sen edistämiseksi.

Myönteisestä kehityksestä huolimatta komission yksiköt ovat kuitenkin havainneet joitakin ongelmia tällä alalla.

## 2.2. Ongelmat

Kokemukset sekä komission ja muiden tahojen<sup>5</sup> tekemät selvitykset osoittavat, että asetuksen soveltamiseen liittyy ongelmia, jotka saattavat heikentää asetuksen toimintakykyä.

Tilastot osoittavat, että suurin osa vammaisista ja liikuntarajoitteisista lentomatkestajista saa apua, johon heillä on oikeus, ja että ongelmia on yleisesti ottaen vain vähän. Asetuksen soveltamista on kuitenkin parannettava jatkuvasti.

---

<sup>3</sup> Mukaan luettuina ne kolmannet maat, jotka soveltavat EU:n lainsäädäntöä.

<sup>4</sup> Esimerkiksi Euroopan siviili-ilmailukonferenssin vammaisia ja liikuntarajoitteisia käsittelevä työryhmä.

<sup>5</sup> CAA review on the implementation of European legislation on the rights of disabled and reduced mobility passengers in the UK, maaliskuu 2010; Euroopan siviili-ilmailukonferenssin vammaisia ja liikuntarajoitteisia käsittelevän työryhmän tekemä työ; Euroopan komission vuoden 2010 ensimmäisellä puoliskolla järjestämään lentomatkestajien oikeuksia koskevaan julkiseen kuulemiseen annetut vastaukset.

### 2.2.1. Lentoasemien velvoitteisiin liittyvät ongelmat

Lentoasemien pitäjät vastaavat suuresta osasta vammaisille ja liikuntarajoitteisille lentomatkustajille tarjottavista avunantopalveluista<sup>6</sup>. Niiden vastuulla on vammaisen tai liikuntarajoitteisen lentomatkustajan liikkuminen lentoaseman koko infrastruktuurissa ilma-aluksessa olevalle istumapaikalle saakka sekä heidän matkatavaroidensa käsittely.

#### **a) Ajoittain riittämätön palvelujen laatu ja mukauttaminen yksittäisten vammaisten ja liikuntarajoitteisten lentomatkustajien tarpeisiin.**

Avunantopalvelujen laatu näyttää vaihtelevan. Ajoittain niitä ei ole myöskään mukautettu vammaisten ja liikuntarajoitteisten lentomatkustajien erityistarpeisiin, eikä varsinkaan niiden, joiden liikuntakyky on täysin tai lähes täysin rajoittunut. Henkilökunnan koulutuskaan ei aina ole riittävää.

**b) Tarve parantaa lentomatkustajille tiedottamista.** Yleisesti katsotaan, että lentomatkustajille tiedottaminen on usein riittämätöntä tai että tietoja on vaikea saada. Tiedottaminen, joka on olennainen edellytys asetuksen asianmukaiselle toiminnalle, on edelleen yksi asetuksen täytäntöönpanon suurimmista ongelmista.

#### **c) Ongelmat liikkumisen apuvälineiden käsittelyssä.**

Myös liikkumisen apuvälineiden käsittelyyn liittyy ongelmia. Usein on kyse varovaisesti käsiteltävistä ja kalliista apuvälineistä, jotka ovat vammaisen tai liikuntarajoitteisen lentomatkustajan kannalta välttämättömiä.

### 2.2.2. Lentoliikenteen harjoittajien velvoitteisiin liittyvät ongelmat

#### **a) Rajoitusten soveltaminen vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden tekemiin varauksiin tai pääsyyn lennolle turvallisuussyistä**

Selvitykset ja valitukset osoittavat, että suurimmat lentoliikenteen harjoittajien velvoitteisiin liittyvät ongelmat, joita asetuksen soveltamisesta aiheutuu, ovat vammaisen ja liikuntarajoitteisen henkilön tekemän varauksen hyväksymättä jättäminen tai hänen lennolle pääsyänsä epääminen turvallisuussyistä.

Lisäksi lentoliikenteen harjoittajat saattavat vaatia, että vammaisella ja liikuntarajoitteisella lentomatkustajalla on oltava mukanaan avustaja, joka voi auttaa häntä lennon aikana, ja että avustajan on maksettava lentolipustaan täysi hinta.

Asetuksen 4 artiklan 1 kohdan mukaan lentoliikenteen harjoittajat saavat poiketa syrjimättömyyden periaatteesta ja siten kieltää hyväksymästä vammaisen tai liikuntarajoitteisen henkilön tekemää varausta tai evätä hänen pääsyänsä lennolle taikka vaatia, että hänellä on mukanaan avustava henkilö, jotta voidaan noudattaa voimassa olevia turvallisuusvaatimuksia, jotka on vahvistettu kansainvälisissä, yhteisön tai jäsenvaltioiden säännöksissä, tai turvallisuusvaatimuksia, jotka on vahvistanut kyseisen lentoliikenteen harjoittajan lentotoimintaluvan myöntänyt viranomaisena. Poikkeus on siten tarkasti määritelty<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> Asetuksen (EY) N:o 1107/2006 liite I.

<sup>7</sup> Asetuksen 4 artiklan 1 kohta.

Näyttää olevan jonkin verran epäselvyyttä niiden turvallisuusperusteiden määritelmästä, joiden perusteella syrjimättömyyden periaatteesta voidaan poiketa. Näin ollen kyky noudattaa turvaohjeita<sup>8</sup> ilmanpaineen laskiessa, turbulenssin aikana, äkillisen ohjausliikkeen tapahtuessa tai onnettomuustilanteessa voi joissakin tapauksissa olla riittävä peruste vammaisen tai liikuntarajoitteisen henkilön lennolle pääsyn kieltämiselle, heidän lukumääränsä rajoittamiselle lennolla tai avustajan vaatimiselle.

Vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljettamista koskevia turvallisuusmääräyksiä on yhdenmukaistettu EU:n tasolla vasta vähän. Lisäksi turvallisuusmääräysten täytäntöönpano on yleensä kansallisten viranomaisten vastuulla. Toimivaltainen viranomainen hyväksyy turvallisuusmääräykset kunkin yksittäisen lentoliikenteen harjoittajan ehdotuksesta, ja kukin lentoliikenteen harjoittaja myös tekee oman riskinarviointinsa.

Lisäksi joillakin lentoliikenteen harjoittajilla on taipumus sekoittaa toisiinsa lennon turvallisuudelle asetetut vaatimukset ja kysymykset, jotka liittyvät pelkästään vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustusmukavuuteen (ateriointi, wc-tilojen käyttö jne.). Kun lentoliikenteen harjoittaja epää vammaisen tai liikuntarajoitteisen pääsyn lennolle turvallisuussyistä, se voi perustella kiellon ainoastaan lennon turvallisuudella.

Turvallisuusmääräysten yhdenmukaistaminen on vaikea tehtävä, joka edellyttää toimivaltaisilta kansallisilta viranomaisilta yhteistyötä. Komissio katsoo kuitenkin, että 4 artiklan 1 kohdan a alakohdassa ja 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista poikkeuksista voidaan esittää jo nyt joitakin yksinkertaisia periaatteita:

- kunkin turvallisuussyillä perustellun poikkeuksen, jonka nojalla kieltäydytään hyväksymästä vammaisen ja liikuntarajoitteisen henkilön varausta tai kuljettamista taikka edellytetään, että tällaisella henkilöllä on mukana avustaja, olisi pohjauduttava yhteen tai useampaan pakottavaan oikeudelliseen lentoturvallisuusnormiin<sup>9</sup> eikä pelkästään suositukseen tai lentoliikenteen harjoittajan omaan liiketoimintapolitiikkaan,
- jos vammaisen ja liikuntarajoitteisen henkilön kuljettamisesta kieltäydytään, asianomaiselle henkilölle on ilmoitettava kieltäytymisen tarkka syy ja pakottava oikeudellinen lentoturvallisuusnormi, johon kieltäytyminen perustuu,
- kansallisten viranomaisten olisi määriteltävä tarkasti turvallisuusmääräykset, joiden nojalla lentoliikenteen harjoittaja voi kieltäytyä kuljettamasta vammaista tai liikuntarajoitteista lentomatkustajaa, ja julkaistava ne, jotta voidaan lisätä ymmärtämystä ja yhdenmukaistaa menettelytapoja asteittain.

Syiden, joiden nojalla lentoliikenteen harjoittaja voi kieltäytyä kuljettamasta vammaista tai liikuntarajoitteista matkustajaa, olisi liityttävä pelkästään ja suoraan lentoturvallisuuteen seuraavien periaatteiden mukaisesti:

---

<sup>8</sup> Kyseessä on erityisesti turvavyön, happinaamarin ja pelastusliivin käyttö sekä lentokoneen nopea evakuointi lentohenkilökunnan osoittamia reittejä pitkin.

<sup>9</sup> EU:n osalta tällaiset pakottavat toiminnalliset normit sisältyvät 31 päivänä joulukuuta 1991 annettuun neuvoston asetukseen (ETY) N:o 3922/91 (EU-OPS), jossa säädetään siviili-ilmailualan yhteisistä teknisistä säännöistä ja hallinnollisista menettelyistä, myös vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljettamiseen sovellettavista turvallisuusmääräyksistä (ks. esimerkiksi OPS 1.260, s. 34, tai OPS 1.1045, liite 1, kohta 8.2.2). Kyseeseen voivat tulla myös kansalliset säännöt, kuten Yhdistyneen kuningaskunnan *Code of practice*, s. 38, Saksan *LBA*-kirjelmät, s. 36, sekä Belgian *Circulaire CIR/OPS-04*, joulukuu 2006, julkaisija *DGTA Centre communication Nord*.

- kyvyttömyys ymmärtää lentohenkilökunnan antamia turvaohjeita, kyvyttömyys noudattaa turvaohjeita itsenäisesti (kiinnittää ja irrottaa turvavyö, tarttua happinaamariin tai pelastusliiviin ja laittaa se päälle), pienikin kyvyttömyys osallistua omaan evakuointiin, kyvyttömyys lääkittää tai hoitaa itseään tarvittavalla tavalla ilman apua lennon aikana,
- lisäksi vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden lukumäärää lennolla – ilma-aluksen tyypistä riippuen – ei saisi rajoittaa alle niiden vammattomien ja liikuntarajoitteettomien lentomatkestajien<sup>10</sup> lukumäärän, jotka kykenisivät avustamaan heitä hätäevakuointitapauksessa<sup>11</sup>; jotkin viranomaiset tulkitsevat tätä niin, että vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden enimmäislukumäärä lentoa kohden on puolet vammattomien ja liikuntarajoitteettomien lentomatkestajien lukumäärästä.

**b) Kysymykset, jotka liittyvät avun antamiseen lennolla.** Asetuksen soveltamisesta aiheutuu ongelmia myös silloin, kun on kyse avun antamisesta vammaiselle tai liikuntarajoitteiselle lentomatkestajalle lennon aikana. Lentoliikenteen harjoittajalla on velvollisuus auttaa vammaisen tai liikuntarajoitteisen lentomatkestajaa wc-tiloihin. Tämä velvollisuus mainitaan selkeästi asetuksen liitteessä II. Lentoliikenteen harjoittajien on tehtävä parhaansa täyttääkseen tämän velvollisuuden turvallisuusmääräyksiä noudattaen. Niiden on tarvittaessa mukautettava ilma-aluksen varustusta ja koulutettava miehistöä vastaavasti.

**c) Liikkumisen apuvälineisiin liittyvät ongelmat.** Maksutta kuljetettavien liikkumisen apuvälineiden määritelmää on tulkittu eri tavoin. Joiltakin lentomatkestajilta on kielletty tiettyjen liikkumisen apuvälineiden maksuton kuljettaminen sillä perusteella, etteivät ne ole välttämättömiä lentomatkestajalla, jota varten avunantopyyntö on esitetty.

Asetuksen johdanto-osan ensimmäisessä kappaleessa mainittu matkustusosoikeus (syrjimättömyyden ja yhtäläisen kohtelun periaatteet) ei saisi rajoittua kuljettamisen fyysisiin näkökohtiin, vaan siihen pitäisi sisältyä myös matkan tarkoitus. Vammaisten ja liikuntarajoitteisten lentomatkestajien osalta tämä tarkoittaa sitä, että heidän pitäisi voida ottaa mukaan lennolle kaikki sellaiset liikkumisen apuvälineet ja lääkinnälliset tarvikkeet, joita he tarvitsevat myös lennon jälkeen.

**d) Vammaisille ja liikuntarajoitteisille tiedottamiseen liittyvät ongelmat.** Näyttää siltä, ettei vammaisille ja liikuntarajoitteisille tiedoteta useinkaan riittävästi heidän oikeuksistaan, olipa kyse matkan varaamisesta tai lennolle pääsyn kieltämisestä.

Asetuksen sanamuodon ja tarkoituksen mukaan vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden on saatava asianmukaista tietoa oikeuksistaan ja niihin sovellettavista poikkeuksista ennen matkan varaamista, jotta he voivat tehdä tietoon perustuvia varauspäätöksiä ja avunantopyyntöjä.

---

<sup>10</sup> Vammattomilla ja liikuntarajoitteettomilla lentomatkestajilla tarkoitetaan tässä yhteydessä Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien ohjeiden mukaisesti (ks. asiakirja *Doc 7192 Training manual Part E-I*) henkilöitä, jotka lentohenkilökunta on valinnut avustamaan sitä hätätilanteissa (esimerkiksi ilma-aluksen ovien avaamisessa ja kansamatkestajien evakuoimisessa ilma-aluksesta).

<sup>11</sup> Ks. JAA:n tilapäisohje (*Temporary Guidance Leaflet*) Nr. 44.

### *2.2.3. Asetuksen soveltamisesta vastaavien kansallisten viranomaisten velvoitteisiin liittyvät ongelmat*

Asetuksen tulkinnan yhdenmukaisuudessa on ilmennyt ongelmia, kuten myös lentomatrustajien valitusten käsittelyssä sekä seuraamusten käyttöönnotossa ja soveltamisessa.

Komissio on järjestänyt vuodesta 2006 lähtien kokouksia, joissa toimivaltaisilla kansallisilla viranomaisilla on tilaisuus keskustella mahdollisista asetuksen tulkintaeroista. Kokousten pöytäkirjat julkaistaan liikenteen ja liikkumisen pääosaston verkkosivuilla.

Jäsenvaltioiden välillä on suuria eroja: toiset viranomaiset näyttävät olevan hyvin aktiivisia – ne tiedottavat lentomatrustajien oikeuksista, valvovat asetuksen soveltamista käytännössä ja käsittelevät valituksia – kun taas toiset ovat passiivisempia.

Toinen ongelma on viranomaisten toimien riittämätön yhdenmukaistaminen, mistä syystä asetusta sovelletaan lentoliikenteen harjoittajiin eri lailla eri jäsenvaltioissa.

Käyttöönnotetut seuraamukset ovat hyvin erilaisia eri jäsenvaltioissa: ne voivat olla luonteeltaan hallinnollisia, oikeudellisia tai rankaisuvia.

Valitusten käsittelyaika vaihtelee suuresti joistakin viikoista kuuteen kuukauteen. Tämä heikentää koko järjestelmän tehokkuutta. Myös kansallisten valvontaelinten päätökset ovat eri jäsenvaltioissa erilaisia, kun verrataan niiden sisältöä ja toimivuutta sekä niitä käytännön seurauksia, joita niistä koituu lentomatrustajille.

### *2.2.4. Muut ongelmat*

#### *2.2.4.1. Erimielisyys kustannusten suuruudesta, laskentamenetelmistä ja soveltamisesta*

Joissakin jäsenvaltioissa on ilmennyt erimielisyyttä lentoliikenteen harjoittajien ja lentoasemien välillä siitä, mikä on asetuksen 8 artiklassa tarkoitettun maksun suuruus ja miten se lasketaan.

Mainitun maksun suuruus vaihtelee huomattavasti lentoasemittain, eikä näitä eroja ole ilmeisesti aina perusteltu selkeästi.

#### *2.2.4.2. Tiettyjen perusluonteisten määritelmien tulkintaan liittyvät ongelmat*

Asetuksen tiettyjen määritelmien, esimerkiksi itse liikuntarajoitteisten henkilöiden määritelmän tulkinnassa, on ilmennyt ongelmia. Ei ole selvää, kattaako määritelmä myös raskaana olevat, ylipainoiset ja pikkulapset. Tällaisia epäselviä tilanteita varten, joissa yleispätevät, täsmälliset ja yksinkertaiset vastaukset eivät aina ole mahdollisia, on vahvistettava yleiset tulkintaperiaatteet. Tässä tapauksessa asetuksella suojellaan paitsi vammaisia myös sellaisia henkilöitä, joiden liikuntakyky on rajoittunut iän tai minkä tahansa muun vamman takia<sup>12</sup>.

Koska edellä mainittuja ryhmiä ei nimenomaisesti suljeta asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle, asetusta sovelletaan myös tilanteisiin, joissa lapset eivät ikänsä vuoksi osaa toimia täysin itsenäisesti lentomatkan aikana. Siksi aikuisella, joka matkustaa yksin

---

<sup>12</sup> Asetuksen 2 artiklan a alakohta.



useampien pikkulasten kanssa, on oikeus avunantoon, joka on mukautettu matkan todellisiin olosuhteisiin.

Samalla tavoin myöskään ylipainoisuutta, joka rajoittaa merkittävästi lentomatrustajan liikkumista, ei voida sulkea ennalta asetuksen soveltamisen ulkopuolelle.

Nämä esimerkit osoittavat, että on tärkeää analysoida kukin tapaus erikseen ja pitää samalla mielessä asetuksen yleinen tavoite eli syrjimättömyyden periaate. Lentoliikenteen harjoittajien ei tarvitse pelätä sitä, että asetuksen määritelmien soveltamisala on laaja, koska niiden suojana on periaate, jonka mukaan avunannon on oltava oikeassa suhteessa sillä tavoiteltuun päämäärään – toisin sanoen siihen, että lentomatrustaja kykenee käyttämään varaamansa lennon<sup>13</sup>.

#### 2.2.4.3. Lääkehapen kuljettaminen ja tarjonta

Lääkehapen kuljettamiseen ja tarjontaan sovelletaan hyvin erilaisia sääntöjä, jotka vaihtelevat lentoliikenteen harjoittajasta toiseen sekä aiheuttavat epävarmuutta ja suurta tyytymättömyyttä niiden lentomatrustajien keskuudessa, joita asia koskee.

Asetuksella ei nykyisellään voida ratkaista kysymystä lääkehapen tarjonnasta lennolla. Ratkaisu olisi kuitenkin löydettävä nopeasti, koska nykytilanne ei ole tyydyttävä. Tällä hetkellä lentomatrustajilta, joille lääkehappi on elintärkeää, joko kielletään pääsy lennolle tai he jäävät epätietoisuuteen kuljettamisen ehdoista ja kustannuksista.

Lääkehapen kuljettaminen ja tarjonta on yhdenmukaistettava Euroopan unionissa ottaen huomioon lentomatrustajien oikeudet, lentoturvallisuusmääräykset ja lentoliikenteen harjoittajia koskevat rajoitukset.

Koska lääkehappi on lääketieteellinen tarvike, se on asetuksen mukaan kuljetettava maksutta<sup>14</sup>. Toisaalta siihen sovelletaan myös vaarallisia aineita koskevaa lainsäädäntöä, mistä syystä jotkin lentoyhtiöt eivät salli sen tuontia lennolle vaan mieluummin varaavat lennolle oman lääkehappensa. Nämä lentoyhtiöt katsovat tarjoavansa asianomaisille lentomatrustajille palvelun, johon ne soveltavat omaa hinnoittelupolitiikkaa, joten lääkehapen tarjonta voi lentoyhtiöstä riippuen joko olla maksutonta tai maksullista – joskus kallistakin.

Komissio on jo moneen kertaan – Euroopan parlamentin kysymyksiin ja vetoomuksiin antamissaan vastauksissa – ilmaissut kantansa tähän asiaan ja pahoitellut tästä asiasta syntyneitä ristiriitaisia tilanteita<sup>15</sup>.

#### 2.2.4.4. Vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille kohdennettu yleinen tiedotus

Komissio toteuttaa parhaillaan merkittäviä toimia tiedottaakseen yleisölle matrustajien oikeuksista internet-sivustonsa kautta ja tiedotusvälineissä säännöllisin väliajoin esitettävien tiedotusten välityksellä. Näistä voidaan mainita erityisesti komission 29. kesäkuuta 2010

---

<sup>13</sup> Asetuksen 7 artikla.

<sup>14</sup> Ks. liite II, toinen kohta.

<sup>15</sup> Ks. esimerkiksi komission 25.3.2010 antama vastaus David Bucklen esittämään vetoomukseen nr. 1438/2009 sekä komission vastaukset kirjallisiin kysymyksiin E-3760/09, E-5076/09, E-5586/09 ja E-2962/10.

käynnistämä kattava Euroopan laajuinen kaksivuotinen tiedotuskampanja ”Matkustajan oikeudet ulottuvillasi”<sup>16</sup>

Kampanjan aikana jaetaan esitteitä, pannaan julisteita esille matkustamisen solmukohtiin, otetaan käyttöön matkustajien oikeuksia esittelevä verkkosivusto<sup>17</sup> sekä tiedotetaan asiasta lehdissä ja audiovisuaalisissa tiedotusvälineissä. Näin pyritään lisäämään yleisön tietoisuutta matkustajien oikeuksista, ja yleisöä myös pyritään kannustamaan käyttämään oikeuksiaan.

Kaikkien alan toimijoiden, erityisesti kansallisten viranomaisten, olisi osallistuttava näihin toimiin. Komissio kehottaa toteuttamaan tiedotustoimet paikallisesti mahdollisimman lähellä kansalaisia.

#### 2.2.4.5. Etukäteen ilmoittamisen tehostaminen

Avuntarpeesta ei nykyään ilmoiteta etukäteen riittävän tehokkaalla tavalla. Siksi on tarpeen pohtia, millä teknisillä ja oikeudellisilla välineillä tilannetta voitaisiin parantaa.

Etukäteen tehtyjen ilmoitusten lukumäärää (tällä hetkellä noin 40 prosenttia) voitaisiin parantaa merkittävästi, jos lentomatikustajille tiedotettaisiin järjestelmällisesti siitä, mitä avunantopalveluita heidän saatavillaan on, ja siitä, että heillä on velvollisuus ilmoittaa avuntarpeestaan etukäteen.

Näiden tietojen on oltava mahdollisimman selkeitä ja ne on annettava mahdollisimman aikaisin eli jo matkan valmistelu- ja varausvaiheessa. Alan toimijoille, joiden tehtävänä on tiedottaa lentomatikustajille näiden oikeuksista ja velvollisuuksista, olisi annettava koulutusta tätä varten. Lisäksi kaikki asianomaiset lentoliiput, varauslomakkeet ja/tai laskut voitaisiin varustaa avunantoa koskevalla merkinnällä.

Tässä kertomuksessa, jossa annetaan tiivistelmä asetuksen (EY) N:o 1107/2006 toiminnasta sekä sen hyvistä ja huonommista puolista, pyritään esittämään ehdotuksia asetuksen soveltamisen parantamiseksi.

### 3. PÄÄTELMÄT JA PARANNUSEHDOTUKSET

Asetuksen soveltaminen on yleisesti ottaen tyydyttävää, ja sen odotetaan paranevan koko ajan, vaikka lentoliikenteen harjoittajien ja jäsenvaltioiden välillä onkin joitakin suuria eroja ja vaikka yleisö ei vielä tunne asetuksen sisältöä riittävästi.

Huolimatta siitä, että kaikkialla Euroopan unionissa tunnustetaan vammaisten ja liikuntarajoitteisten lentomatikustajien oikeus saada apua, EU:lla on vielä matkaa tehokkaaseen ja yhdenmukaiseen soveltamiseen, joka olisi konkreettinen merkki todellisesta yhteistoiminnasta tällä alalla.

Työsarkaa siis on jäljellä. Tavoitteeseen pyritään parannusehdotuksilla, joita on kehitettävä aktiivisessa yhteistyössä kaikkien alan toimijoiden kanssa (esimerkiksi kansainvälisten järjestöjen, erityisesti Euroopan siviili-ilmailukonferenssin, kansallisten viranomaisten, vammaisjärjestöjen, lentoasemien, lentoliikenteen harjoittajien ja alihankkijoiden kanssa).

<sup>16</sup> Ks. [http://ec.europa.eu/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm).

<sup>17</sup> Ks. <http://ec.europa.eu/transport/passenger-rights/fi/index.html>.

Asetuksen soveltamisen alustava arvio on kokonaisuudessaan myönteinen ja osoittaa, ettei säännöksiä ole tällä hetkellä tarpeen tarkistaa. Voimassa oleva oikeuskehys on suhteellisen uusi ja vaikuttaa olevan riittävän joustava ottamaan huomioon tarvittavat parannukset ilman, että on tarpeen käynnistää lainsäädäntömenettely.

Komissio, joka toimii tällä alalla koordinoijana ja valvojana, esittää siksi useita ehdotuksia nykyisen oikeuskehysten puitteissa tehtäviksi parannuksiksi.

**Ensimmäinen parannusehdotus:** Tulkitaan asetusta yhdenmukaisesti.

- Komissio ehdottaa, että virallistetaan valvontaelinten verkosto asianomaisista kansallisista valvontaviranomaisista koostuvan asiantuntijaryhmän muodossa.
- Komissio valmistelee asiantuntijaryhmän kanssa asetuksen tulkintaa koskevia ohjeita, jotka annetaan komission yksiköiden valmisteluasiakirjana, jotta voidaan varmistaa asetuksen säännösten mahdollisimman yhdenmukainen tulkinta.
- Komissio varmistaa, että toteutetaan erityisiä toimia, jotta niitä turvallisuusmääräyksiä, joiden nojalla voidaan kieltäytyä hyväksymästä varaus tai evätä lennolle pääsy, tulkitaan yhtenäisesti. Komissio kuulee tässä yhteydessä Euroopan siviili-ilmailukonferenssia.
- Komissio huolehtii siitä, että laaditaan ja julkaistaan yhdenmukaistettu ja kaikille jäsenvaltioille yhteinen luettelo syistä, joiden nojalla voidaan kieltäytyä kuljettamasta vammaista tai liikuntarajoitteista henkilöä tai vaatia, että vammaisella tai liikuntarajoitteisella henkilöllä on oltava mukaan avustaja.

**Toinen parannusehdotus:** Parannetaan asetuksen käytännön soveltamista.

- Komissio varmistaa yhteistyössä eri osapuolten, erityisesti kuluttajajärjestöjen (esimerkiksi EU-kuluttajaneuvontakeskusten) kanssa, että harjoitetaan jatkuvasti todellista tiedotuspolitiikkaa, joka on kohdennettu asetuksen soveltamisalaan kuuluviin henkilöihin, erityisesti niihin, jotka eivät pidä itseään vammaisina tai liikuntarajoitteisina mutta jotka silti kuuluvat asetuksen soveltamisalaan.
- Komissio edistää yhteistyössä vammaisjärjestöjen kanssa koulutusohjelmien käyttöönottoa, jotta palveluja voidaan parantaa ja jotta asianomaisia eurooppalaisia sääntöjä sovelletaan tehokkaammin.
- Komissio ehdottaa kansallisista valvontaviranomaisista koostuvalle asiantuntijaryhmälle sellaisten toimenpiteiden toteuttamista, joilla edistetään avunantopalvelujen pyytämistä jo varaamisen yhteydessä. Tähän liittyy myös tositteen antamista koskeva järjestely.

**Kolmas parannusehdotus:** Kansalliset viranomaiset parantavat seuraamusjärjestelmien valvontaa ja tehokkuutta.

- Komissio pohtii sääntelyviranomaisten ryhmän kanssa mahdollisuutta ottaa käyttöön yhteinen tietokanta, jotta voidaan seurata asetuksen soveltamiseen liittyvien valitusten sekä hallinnollisten ja oikeudellisten päätösten käsittelyä.
- Komissio pyrkii lisäksi ottamaan käyttöön Euroopan laajuisesti yhdenmukaistetun toimintasuunnitelman, jossa luetellaan yksityiskohtaisesti toimenpiteet, joiden

toteuttamiseen kansallisten viranomaisten olisi sitouduttava (lentoliikenteen harjoittajiin kohdistuvat säännölliset tarkastukset, paikan päällä tehtävät tarkastukset jne.).

- Komissio kannustaa lentoyhtiöitä nimeämään vastuuhenkilön, joka vastaa riitojen ratkaisemisesta ja toimii paikan päällä ja jolla on valtuudet tehdä välittömiä päätöksiä sellaisen riita-asian ratkaisemiseksi, jossa toisena osapuolena on lentomatkustaja.
- Komissio pohtii kansallisten valvontaelinten kanssa mahdollisuutta julkaista luettelo langetetuista seuraamuksista ja niistä lentoliikenteen harjoittajista, joita asia koskee, jotta voidaan lisätä seuraamusjärjestelmän varoittavaa vaikutusta.

**Neljäs parannusehdotus:** Käsitellään lääkehappea koskevaa kysymystä.

Komissio edistää neuvotteluita kaikkien osapuolten välisestä vapaaehtoisesta sopimuksesta, joka koskee lääkehapen käyttöä lennolla. Jos tällaiseen sopimukseen ei päästä, komissio pohtii suuntaviivojen antamista joko ei-sitovina ohjeina tai tarvittaessa sitovina sääntöinä.

Tulevissa ratkaisuisissa olisi otettava huomioon erityisesti seuraavat kolme periaatetta:

- sertifioidaan ilmakuljettamista varten sellaiset tietyt välineet, jotka voidaan ottaa mukaan lennolle, edellyttäen että tietyt huoltoerusteet täyttyvät
- asetetaan lääkehapen tarjonnalle lennolla yhtenäinen enimmäishinta, joka on voimassa kaikkialla Euroopan unionissa
- annetaan lentomatkustajille selkeitä ja tarkkoja tietoja siitä, mitkä ovat lääkehapen tarjonnan ehdot.